



〈連載③〉

ふじ丸による ワンストップ・ワンナイト・クルーズ



大阪府立大学船舶工学科助教授

池田 良穂

商船三井客船の 大型クルーズ客船「ふじ丸」は、現在の日本でのクルーズ・ブームを巻き起こした引き金となった船であり、その船名もすっかり有名になっている。筆者も、この船の建造過程をイラストで紹介した「船ができるまで」（借成社発行）の取材のため、建造中の同船を数回訪れ、また進水式、完成披露などにも招待して頂いた。

しかし、クルーズ客船は乗船して船旅を楽しんでみないことには、その価値はわからない。クルーズの楽しみは、ハードが30%程度で、残りはすべてソフトで決るといってもよいほどである。

そうした意味で、ぜひ「ふじ丸」に乗船してみたいとは思いつけてきたものの、海外のクルーズ客船に乗船するのや国内カーフェリーに乗船するのに忙しく、なかなか乗船する機会がなかった。しかし、この10月の末になって、たった1泊だけの短いクルーズではあったが、ついに同船のクルーズに参加する機会に恵まれた。これは、横浜市が主催した「国際客船フォーラムヨコハマ'90」の一環として、同船をチャーターし、船上でパネルディスカッションをする企画に、コーディネーターとして参加したためであった。

この「国際客船フォーラムインヨコハマ'90」は、3日間にわたって行われ、初日は国際会議場で、内外の講師4名の基調講演とパネルディスカッションが行われた。海外からは、ベルリッツのクルーズガイドの著者として、また客船のランキングを行なうことで有名なウォード氏、世界最大のクルーズ客船サブリン・オブ・シーズをはじめとする大クルーズ客船隊を成功裏に運航しているロイヤル・カリビアン・クルーズ・ラインの副社長マクロード氏、アラスカ・クルーズの基点港として最近脚光を浴びているカナダ・バンクーバー港の港湾局長スターク氏が、それぞれ現在の北米水域でのクルーズ産業について講演した。いずれも、厚い実績に裏打ちされた、大変自信に満ち溢れた講演で、今後日本のクルーズ産業を育てるうえで非常に重要なポイントが数多く指摘された。日本からは、客船研究者として有名な野間氏（九州急行フェリー社長）が、定期客船の時代からクルーズ客船の時代までの歴史を貴重なスライドもまじえて紹介した。

この講演に引き続いて、「日本客船事業の振興」をテーマにしたパネルディスカッションが

筆者のコーディネイトのもとに5名のパネリスト、8名のアドバイザーによって約2時間にわたって行なわれた。ここでも、きわめて貴重な意見が数多く出された。いずれ、横浜市によってこの会議の内容が公表されることになっているので、詳しくはそちらをご参照頂きたい。この初日の会議の後、横浜港に停泊する神戸～横浜航路のクルーズ客船「ジャパニーズ・ドリーム」船上においてレセプションが開催された。

翌朝、快晴の横浜港大棧橋には純白の「ふじ丸」が停泊していた。ちょうど山下公園では親子写生大会が開かれ、たくさんの子供たちが「ふじ丸」をその題材に選んでいた。午前中、ふじ丸は一般市民に公開され、2,500名ほどの方々が船内見学をしたとのこと。こうした一般市民、そして子供たちへの広報活動は、今後の日本のクルーズを大きく育てていくためには欠かせない。このフォーラムが専門家だけのための会議に終らずに、こうした一般広報事業をも含んだものとした点は、大変意義深いものであった。

午後、 いよいよ「ふじ丸」に乗船。家族とともに3名部屋に入る。キャビン内のインテリアのグレードはそれほどではないものの、大変広いゆったりとした船室であった。確かに、この広さは魅力的だが、この広さが客船定員の少なさ、さらに料金の高さにつながっていると考えると、いささか複雑な気持になる。出港セレモニーはずいぶん盛大であった。音楽隊のドリル演奏、キャノン砲、消防艇による献送放水などが繰り広げられた。出港後、しばらくして船上でのパネルディスカッションが始った。この司会も担当したので、普通のクルーズのようにはのんびりできなかったが、このパネルもなかなか実りの多いものとなった。ここで主にディスカッションしたのは、ク

ルーズ振興におけるマスコミ・クルーズ専門誌、旅行代理店の役割についてであった。

夜には もちろん会議はなく、クルーズそのものを楽しむこととなった。キャプテン・テーブルに着かせていただき、商船三井客船自慢のフルコースを堪能した。料理のおいしさでは、海外のどの船にも負けないことが再確認できた。キャプテン・テーブルには、渡辺船長だけでなく、商船三井客船のかつての名船長、弓場船長も同席され、話題の豊富な大変たのしいディナーとなった。

夕食の後には、同船最大公室パンフィックホールにおいて阿川泰子ショーが行なわれた。おいしい食事をし、華麗なショーを楽しむのがクルーズの大きな楽しみである。夜の公室は、バンドが入り、皆がダンスを楽しんでいる。しかし、盛り上がってきたミッドナイトには、バンドも終わり、飲み物のサービスも機械的に終了してしまった。乗組員の数が足りないためとはいえ、このあたりのサービスのやりかたはなんとか考えるべきであろう。我々は自動販売機で飲み物を買ってきて、朝方までクルーズ客船についてのディスカッションを続けた。研修船らしく自動販売機があることが、この時には役にたった。

翌日は、 午前中に弓場船長の講演。いつ聞いても感動的な話である。これに続いて、船キチの元祖とも言える柳原氏の司会によるパネルディスカッション。横浜市の主催の会議らしく、ここでは横浜の港と客船にスポットをあてたディスカッションが行なわれた。昼は、快晴のデッキでデッキランチ。食事もおいしかったし、雰囲気も最高であった。こうした1泊か2泊の、気軽に乘れてかつ本格的なサービス、エンターテイメント

の提供される船旅が数多く行なわれると、一般の人々にとってもクルーズがもっと身近なものとな

り、日本のクルーズ市場育成のための大きな原動力になりそうに思われた。





〈連載④〉

グアムのディナークルーズ船



大阪府立大学船舶工学科助教授

池田良穂

【昨年の】 11月末に、日本外航客船協会主催のマイクロネシアへの客船旅行ミッションにお供させて頂いて、グアム、ポナペ、パラオを回ってきた。美しい海が素晴らしい南太平洋の水域ではあったが、例年にない台風の当り年で、11月末にもかかわらず大型台風の発生とちょうどかちあい、航空機の欠航により一部の視察をスキップすることとなった。この台風は、このまま日本までひた走り日本を直撃するという稀に見るおそい台風となったことは御存知のとおりである。

【この】 台風のおかげで、当初視察のメインターゲットとはなっていなかったグアムに丸2日も滞在することとなり、日本に最も近い外国らしい外国ということで若者の人気を集めている観光地グアムの現状をつぶさに見る機会に恵まれた。ここで、最も興味があったのは、いわゆるリゾートホテルの機能、そこでの観光客の過ごしかた、そして人気を集めているディナー・クルーズ客船たちであった。そして、これらを十分に分析することにより、日本のクルーズ市場を拡大するための重要なキポイントがいくつか得られるように思われた。

【現在の、】 グアムには年間60万人近い日本人観光客が訪れている。他の国籍の観光客は10万人程度というから、いかに日本人が多いかがご理解頂けると思う。観光客の平均滞在日数は4日弱とのこと。飛行機に乗ればわずか3時間で、とこ夏の南太平洋に浮ぶ島グアムに着けるのであるから、極めて気楽な海外旅行である。日本の旅行代理店の店頭を覗くと、必ずグアムへのパックツアーのパンフレットがおいてあり、料金も4～5日のもので10万～15万円と比較的お手頃な料金である。たまに新聞紙上に7～8万円程度のものが掲載されていることもあり、なんと5万円代という信じられないほどの料金設定のものまである。この安さが若者を引きつける大きな魅力なのであろう。

【グアムに】 滞在してみると、昼間のマリナー・レジャーを除くと、ほとんど観光スポットはなにもないに等しい。このため、グアムでの昼間の観光バスツアーは何軒もの免税店やショッピング・モールを次々と訪れる買物ツアーである。夜は、各ホテルのレストランが行なうディナー・ショーが中心で、他にはあまり魅力のあるものはない。こうした中で、ディナー・クルーズ客船が結構人気を